Nr 22-23 (44)

Za kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 1 — 31 grudnia 1950 | Cena 1.20 gr

NIECH ŻYJE 71 – sza ROCZNICA URODZIN WIELKIEGO NAUCZYCIELA I WODZA MAS PRACUJĄCYCH ŚWIATA JÓZEFA STALINA

MOTORYZACJA ZSRR W EPOCE STALINA

Wśród licznych gigantycznych dzieł epoki Stalina zrealizowanych przez narody Związku Radzieckiego pod Jego kierownictwem jedną z najpiękniejszych kart stanowi historia rozwoju motoryzacji i przemysłu motoryzacyjnego.

Nierozdzielnie związana ze Stalinowskim Planem Budownictwa Gospodarczych Podstaw Socjalizmu — pięciolatkami — jest ona najlepszym wykładnikiem rozmachu socjalistycznego budownictwa, bohaterskiej pracy w wolnej od wyzysku kapitalistycznego klasy robotniczej, dalekowzroczności i geniusza Wielkiego Nauczyciela i Wodza Narodów Związku Radzieckiego — Józefa Stalina.

Nieodrodne dziecko wielkiej epoki Stalina — epoki socjalizmu motoryzacja radziecka w doskonały sposób uwypukla zmiany zaszłe w ZSRR w okresie „wielkiego przełomu", niezbicie udowadnia swym historycznym rozwojem wyższość socjalistycznych form produkcji nad zgniłymi formami kapitalizmu.

Bazą niczym nieskrępowanego rozwoju motoryzacji Związku Radzieckiego stał się genialny plan przebudowy ZSRR z kraju rolniczego w kraj przemysłowo-rolniczy stworzony przez Józefa Stalina.

Przebudowa dokonana w ramach pięciolatek na podstawie nieprzerwanego rozwoju i wykorzystania najbardziej przodujących tendencji nowoczesnej techniki: elektryfikacji i motoryzacji, mechanizacji i automatyzacji pozwoliła w ciągu niebywale krótkiego historycznie rzecz biorąc — okresu zaledwie 13 lat — zrealizować wielkie zamierzenie Stalina — uczynienie Związku Radzieckiego potęgą przemysłową — zbudowania ustroju socjalistycznego.

Najpotężniejszej rozbudowie w latach stalinowskich pięciolatek uległ przemysł budowy maszyn. Stale rosła ilość wyprodukowanych obrabiarek, które kiedyś trzeba było kupować u kapitalistów. W porównaniu z rokiem 1913 już w końcu pierwszej pięciolatki produkowano ich 7 razy więcej, przy końcu zaś drugiej aż dwadzieścia razy więcej.

W ten sposób dzięki dalekowzroczności Stalina Związek Radziecki uniezależnił się całkowicie od wrogiej, kapitalistycznej zagranicy. Potężnemu wzmocnieniu uległa siła obronna Kraju Rad, który mógł już bez obaw o przyszłość budować coraz to wspanialsze dzieła, pewny, że czuwa nad jego bezpieczeństwem armia wyposażona w najnowocześniejszą technikę wyprodukowaną przez radzieckie obrabiarki. Przemysł środków produkcji stał się, jak przewidywał to Stalin, bazą i bodźcem dla jeszcze szybszego rozwoju innych gałęzi przemysłu metalowego i lekkiego. Jemu właśnie zawdzięcza również Związek Radziecki niesłychanie szybki rozwój motoryzacji. W ten sposób genialne i dalekowzroczne określenie przez Stalina kierunku rozwoju przemysłu w pierwszych pięciolatkach dało podstawę do powstania motoryzacji nie mającej przeszkód w braku surowców, energii lub precyzyjnych obrabiarek.

W niesłychanie krótkim czasie mogły powstać samochodowe fabryki giganty i Zakłady im. Stalina w Moskwie, im. Mołotowa w Gorkim, JAZZ w Jarosławiu i 19 innych miastach. Rozwinąć się mógł na niespotykaną dotąd w świecie skalę przemysł traktorowy i motocyklowy.

Stalin otoczył przemysł motoryzacyjny specjalną troską. Wskazówki jego udzielane konstruktorom nowych modeli radzieckich spowodowały, że rozwój typów samochodów ZSRR poszedł po najwłaściwszej linii zapewnienia im prostoty konstrukcji, łatwości obsługi, zdolności do pokonywania terenu i trudnych warunków klimatycznych.

Genialność wskazówek Stalina potwierdziła wojna z faszystowskim najeźdźcą, podczas której załamała się niemiecka supertechnika, zawiodła rozreklamowana anglosaska, a samochody i traktory artyleryjskie, wyprodukowane na podstawie wskazówek udzielonych konstruktorom przez Stalina dowiodły swej wszechstronnej doskonałości.

Dzięki Stalinowskiemu planowi przebudowy i mechanizacji rolnictwa motoryzacja zajęła w gospodarce ZSRR jedno z dominujących miejsc. 7 tysięcy stacji Maszynowo-Traktorowych i ogromny park złożony z 300.000 samochodów ciężarowych obsługuje najnowocześniejsze w świecie, przebudowane przez partię bolszewików i jej Wielkiego Wodza, Stalina rolnictwo.

Dalekowzroczność planu Stalina i kierunków rozwoju nadanego przez Niego przemysłowi w latach pięciolatek potwierdziła najlepiej Wielka Wojna Ojczyźniania, podczas której przemysł radziecki zwycięsko stawił czoło przemysłowi całej podbitej przez hitlerowców Europy.

Fabryki zbudowane w okresie pięciolatek stalinowskich dawały wszystko, co potrzebne było dla Armii Radzieckiej lotnictwa i floty. Metale wysokiej jakości i materiały wybuchowe, skomplikowane maszyny i przyrządy, najdoskonalsze samoloty, czołgi, działa, bomby i tysiące najlepszych w świecie i najwytrzymalszych samochodów, traktorów i motocykli. Technika radziecka i przemysł w wielkich bitwach dowiodły swej najwyższej jakości niszcząc technikę niemiecką i przewyższając ją ilościowo.

Stworzony przez Stalina przemysł socjalistyczny pomimo trudności wojenych ani na moment nie zmniejszył produkcji. Wprost przeciwnie w szeregu dziedzin wprowadzone zostały nowe udoskonalenia, wydajniejsze metody produkcji, rozbudowane nowe gałęzie wytwórczości.

Szczególnemu wzrostowi mimo ewakuacji i ograniczeń wojennych uległ przemysł motoryzacyjny.

(dokończenie na str. 2)

NIEUGIĘTY OBROŃCA POKOJU
WIELKI PRZYJACIEL LUDZKOŚCI



Dzień urodzin Generalissimusa Stalina — 21 grudnia, to święto mas pracujących całego świata, które otaczają największą czcią i miłością genialnego nauczyciela klasy robotniczej, budowniczego i kierownika pierwszego na naszym globie państwa socjalistycznego.

W dniu tym uczucia całej postępowej ludzkości płyną do wyzwoliciela narodów z faszystowskiej niewoli, do nieugiętego bojownika o pokój — do Generalissimusa Stalina.

W dniu 21 grudnia mija 71 lat życia tego największego człowieka naszych czasów, z których to przeszło pół wieku poświęcił on pełnej trudów i wysiłku, nieznającej przerw i wytchnienia walce o wyzwolenie ludu, o dobro i szczęście mas pracujących całego świata.

Już od najmłodszych lat poświęcił się Józef Stalin bez reszty pracy w rewolucyjnym ruchu robotniczym walczącym o wyzwolenie z pod jarzma kapitalizmu. Temu ruchowi wierny pozostał na całe życie. On to był obok Lenina współorganizatorem Partii Bolszewickiej, która kierowała wspaniałym budownictwem radzieckim, która jest wzorem dla partii robotniczych wszystkich krajów, na czele której stanął Józef Stalin, gdy rozstał się z życiem Lenin.

Józef Stalin był projektodawcą i organizatorem gigantycznych pięciolatek, które przekształciły ZSRR w największą na świecie potęgę przemysłową. W nieznanym w historii tempie powstały olbrzymie zakłady przemysłowe, kopalnie, huty, fabryki samochodów, rozrosło się rolnictwo, rozwinęła się jak nigdzie nauka i kultura.

Wzrost potęgi Związku Radzieckiego stał się przykładem dla mas pracujących na całym świecie, stał się równocześnie wzrostem ich sił w dążeniu do wyzwolenia z jarzma kapitalistycznego wyzysku, stał się potężnym ciosem, który osłabił obóz imperializmu.

Dziełem Józefa Stalina jest Wielka Konstytucja narodów Armii Radzieckiej, Manifest Wolności Ludów, podstawa trwałości i rozwoju socjalistycznego państwa.

Józef Stalin jest twórcą najwspanialszej armii świata, armii radzieckiej, która rozgromiła międzynarodową interwencję imperialistyczną i najlepiej wykazała swą potęgę, niszcząc machinę wojenną hitlerowskich i japońskich faszystów.

Józef Stalin jest twórcą najdoskonalszej nauki wojennej, dzięki której armia radziecka ocaliła ludzkość od zagłady.

Józef Stalin jest wodzem międzynarodowych mas pracujących w walce o pokój. Dzięki jego wysiłkom, niezmordowanej pracy i genialnej polityce, wbrew wszelkim zakusom imperialistów obóz pokoju odnosi jedno po drugim zwycięstwo nad ciemnymi siłami wojny.

Pod wodzą Józefa Stalina kroczy dziś Związek Radziecki po drodze dalszego rozwoju ku wyższemu ustrojowi społecznemu, ku komunizmowi.

Gigantyczna pokojowa praca przebudowy przyrody dla szczęścia ludzkości jest wzorem dla całego świata, jej twórca Józef Stalin — nauczycielem dla wszystkich ludów.

Imię Stalina wymawiane jest z czcią i miłością nie tylko w Związku Radzieckim, powtarzają je masy pracujące całego świata. Ludzie pracy wszystkich krajów uczą się żyć tak jak On żyje, uczą się walczyć tak jak On walczy, uczą się zwyciężać tak jak On zwycięża. Słowa Józefa Stalina biegną na cały świat, stanowiąc źródło wiary i siły tych, którzy miłują pokój i wolność.

Dlatego właśnie dzień urodzin Generalissimusa Józefa Stalina, to święto ludzi pracy na całym świecie, którzy widzą w Stalinie wiernego wodza mas pracujących świata na drodze ku wywalczeniu trwałego pokoju i zbudowaniu lepszej przyszłości.

MOTORYZACJA ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

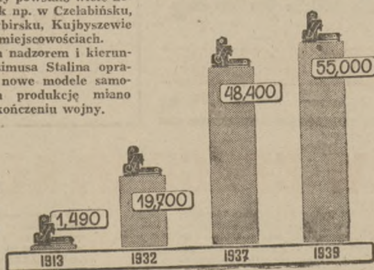


W EPOCE STALINA

(dokończenie ze str. 1.)

W latach wojny powstało wiele nowych fabryk, jak np. w Czelabińsku, Omsku, Nowosybirsku, Kujbyszewie i wielu innych miejscowościach.

Pod osobistym nadzorem i kierunkiem Generalissimusa Stalina opracowane zostały nowe modele samochodów, których produkcję miano rozpocząć po zakończeniu wojny.



Wzrost produkcji obrabiarek na przestrzeni 1913 — 1939 r.

W ten sposób motoryzacja radziecka jak i wszystkie inne dziedziny gospodarki radzieckiej, dzięki jedynemu słusznemu kierunkowi nadanemu rozwojowi przemysłu przez Wielkiego Stalina w ramach przedwojennych pięciolatek, wyszła z wojny nie tylko, że nie osłabiona, lecz wprost przeciwnie — wzmocniona.

Zrodzona na bazie nowego, najbardziej postępowego ustroju, najbardziej postępowych nowoczesnych metod produkcji stała się motoryzacja — sama rozwijające się nieustawicznie dalej jak genialnie przewidział to Józef Stalin — potężnym czynnikiem rozwoju socjalistycznej gospodarki Związku Radzieckiego i groźnym orężem Jego obrony.

Potężne nasilenie każdej dziedziny życia gospodarczego samochodami i ciągnikami, stały napływ nowych doskonałych, odpowiadających najlepiej potrzebom i warunkom użytkowania modeli nieustanny wzrost produkcji i rozbudowa zakładów przemysłu motoryzacyjnego są charakterystyczną cechą epoki Stalina.

Motoryzacja radziecka była nieodłącznym towarzyszem człowieka radzieckiego w wielkim dziele budowy socjalizmu. Samochód i ciągnik przyspieszały obrót towarowy umożliwiając pełne wykorzystanie potencjału gospodarczego Kraju Rad, pełne rozwinięcie nowych wielkich sił wytwórczych uwolnionych z pęt kapitalizmu przez ustrój sprawiedliwości.

Samochód i ciągnik stały się potężnym narzędziem we wspaniałym dziele Stalina — przebudowy rolnictwa na socjalistycznych zasadach, dopomagając wsi w przestawieniu się na nowe, wyższe formy produkcji, zacieśniając jeszcze mocniej sojusz robotniczo-chłopski.

Również i dziś motoryzacja radziecka jest nieodłącznym towarzyszem narodów ZSRR o realizowanie dalszego etapu epoki Stalina — wspaniałego dzieła postawionego przed nimi przez Wielkiego Wodza — budowy komunizmu.

Tysiąc samochodów i ciągników przyspiesza prace przy sadzeniu leśnych pasów ochronnych, budowie elektrowni-gigantów, sztucznych mórz i zapór wodnych — olbrzymów — przyspiesza zbudowanie ustroju szczęścia ludzkości — komunizmu.

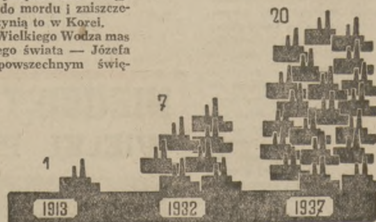
Gigantyczna praca pokojowa motoryzacji radzieckiej jest jednym z licznych dowodów pokojowej polityki Stalinowskiej na którą patrzą i w którą wierzą miliony postępowych nienawidzących wojny ludzi na świecie.

Jest dowodem do czego służy w Kraju Rad kierowanym przez nieugiętego obrońcę pokoju Józefa Stalina postęp techniczny a do czego służy on imperialistom z pod znaku krwawego Mac Artura i Trumana, obracającym najwspanialsze osiągnięcia ludzkości do mordu i zniszczenia — tak jak czynią to w Korei.

Dzień urodzin Wielkiego Wodza mas pracujących całego świata — Józefa Stalina — jest powszechnym świętem klasy robotniczej. Robotnicy Związku Radzieckiego, Chin, Krajów Demokracji Ludowej czynem manifestują swą miłość i wdzięczność dla swego nauczyciela i nieugiętego obrońcy wszystkich uciśnionych i wyzyskiwanych, podejmując masowo wielkie, nowe zobowiązania produkcyjne.

Do dnia tego przygotowują się również żołnierze naszej służby wzmagając swój żołnierski trud, by zbliżyć się jeszcze bardziej do niedoścignionego celu — by pracować tak jak pracuje Stalin, by walczyć tak z trudnościami — jak walczy Stalin — by zwyciężać je tak jak zwycięża je Stalin.

W dniu urodzin drogiego Józefa Stalina żołnierze naszej służby mobilizują się do wykonania poważnych zadań jakie stoją przed motoryzacją wojskową. Zobowiązują się do podniesienia na wyższy poziom wyszkolenia ideologicznego, bojowego i fachowego, wzmożenia zaszczytnego ruchu przodownictwa w trosce o cenny sprzęt, lepszego jego wykorzystania przez przedłużenie żywotności samochodów i ciągników, przez zwiększenie oszczędności na paliwie, smarach i ogumieniu.



Pomnożenie ilości nakładów przemysłowych od 1913 do 1937 r.

W dniu tym żołnierze naszej służby składają najmilsze Józefowi Stalinowi przyrzeczenie, że będą się tak szkolić ideologicznie i bojowo, że Wielki Wódz mas pracujących będzie mógł im tak dowierzać jak dowierza okrytym nieśmiertelną chwałą dywizjom radzieckim.

ŻOŁNIERZE REZERWY PIERWSI W WALCE O PLAN 6-letni

Nie mają dziś kłopotu z wyborem zatrudnienia, żołnierze przechodzący do rezerwy. Jako poborowi szli do szeregów, będąc w przeważającej części niewykwalifikowanymi robotnikami. Wojsko Polskie z młodych ludzi, bez ustalonych poglądów i bez zawodu uczyniło z nich w krótkim czasie pełnowartościowych i uświadomionych obywateli i doskonałych specjalistów. Nasza socjalistyczna gospodarka potrzebuje wielu rąk do pracy.

Takich właśnie pracowników daje Państwu nasze Wojsko Ludowe. Z takim samym zapałem z jakim przodowali w wyszkoleniu, stają oni teraz do pracy w fabrykach, hutach, kopalniach, stają do walki o przedterminowe wykonanie Planu 6-letniego, stają do pracy przy gigantycznych inwestycjach Planu 6-letniego.



Przodownik pracy sierż. rez. Jarmoła przyczynił się do podniesienia wydajności swojego zespołu o 140%.
Dzięki Jego inicjatywie młodzieżowa załoga Ośrodka Technicznej Obsługi Rolnictwa podjęła ruch korabielnikowców.

Jedyną z najpoważniejszych inwestycji Planu 6-letniego w Polsce jest Nowa Huta. Niedawno na terenach, gdzie przed żniwami rosło jeszcze zboże widać nowe, czerwone mury domów. Co dzień zwiększa się ilość wykończonych budynków.

Miasto, które rok temu widniało tylko na papierze, obecnie w tempie bolszewickim, z rozmachem i fantastyczną wprost szybkością nabiera życia, rośnie i potężnieje.

Coraz większa ilość budowniczych Nowej Huty mieszka w nowowybudowanych blokach. Coraz więcej biur przenosi się z prowizorycznych baraków do nowych, jasnych budynków. Coraz bardziej rozgałęziona sieć nowoczesnych, szerokich dróg bitych łączy ze sobą bardzo nieraz odległe punkty gigantycznej budowy.

Jadąc właśnie po jednej z tych nowych, ułożonych z granitowej kostki dróg doganiamy „Gazika". Za kierownicą uśmiechnięta twarz żołnierza.

— To jeden z naszych najlepszych kierowców — uprzedza moje pytanie jadący ze mną ob. Kaczyński — pracujący na terenie Nowej Huty. Mamy ich tutaj więcej. Za kilka tygodni będą już cywilami. Pracują tu teraz i poznają warunki, w których, jeżeli zechcą, będą mogli pracować po zakończeniu swej służby.

Właśnie zajeżdża inny wóz. Zatrzymuje się na swoim miejscu pod transporterem. Mamy kilka minut, aby porozmawiać z kierowcą. Jest nim st. szer. Knapik Józef. Na pytanie czy ma zamiar pracować dalej przy budowie Nowej Huty z ożywieniem odpowiada:

Czy zostanę? Ja jestem tutejszy. Z podkrakowskiej wsi. Odkąd pamiętam w tych okolicach zawsze była nędza. Czy to chłop, czy robotnik nigdy nie zarobił tyle, aby wystarczało na konieczne potrzeby. Tak. Będę pracował przy budowie naszego miasta. Przecież budujemy go dla siebie. My będziemy w nim mieszkać w jasnych nowoczesnych mieszkaniach, my będziemy w nich pracować i uczyć się. Pracuję przy budowie miasta tym pilniej, gdyż będąc członkiem PZPR muszę dać innym przykład jak należy pracować.

Niestety, czas już przerwać rozmowę, gdyż samochód jest już załadowany i musi zwolnić miejsce następnym.

Jego kierowcą jest kpr. Szyszka Józef. Robi on dziś już piąty kurs.

Po dobrej drodze przyjemnie jest wozić materiały. I dużo szybciej i sprzęt się nie niszczy. Bardzo podoba mi się również mechanizacja załadunku samochodów. Gdy nie było jeszcze transporterów traciliśmy dużo czasu na czekanie przy załadunku. Teraz praca idzie błyskawicznie. Nie ma żadnych przestojów.

Nic też w tym dziwnego, że kpr. Szyszka przewozi dziennie ponad 30 ton żwiru. Jak się później dowiedziałem jest on również przodującym kierowcą w oszczędności paliwa. Doświadczenia nabyte podczas służby w jednostce samochodowej umiejętnie wykorzystuje w swej obecnej pracy, dając dobry przykład cywilnym kolegom z PKS-u.



Kpr. rez. Szablewski wykorzystuje doświadczenia zdobyte w służbie samochodowej W.P. przy pracy jako mechanik Państwowych Ośrodków Maszynowych.

— Mamy dużą pociechę z tych kierowców — mówi sekretarz Podstawowej Organizacji Partyjnej PKS w Nowej Hucie — są zdyscyplinowani, bardzo sumienni i dokładnie wykonują powierzone im zadania, są też bardzo dobrymi fachowcami. Widać, że nie zmarnowali lat przebytych w wojsku. Mają swój zawód, do którego podchodzą z prawdziwym zamiłowaniem. Stawiamy ich za wzór naszym cywilnym kierowcom.

— Pozdrówcie od nas wszystkich, kierowców wojskowych, będących w czynnej służbie. Powiedzcie im, że tu na terenie tego pierwszego socjalistycznego miasta pracy dla nikogo nie zabraknie. Wiem napewno, że wielu z nich po zakończeniu służby stanie razem do pracy.

elk.

Gen. bryg. Matwijewski

SZKOLIMY WZOROWYCH KIEROWCÓW

Szybkie i jak najlepsze szkolenie kierowców samochodów bojowych i transportowych oraz traktorzystów jest jednym z podstawowych i zaszczytnych zadań podoficerów W. P.

Szkoląc kierowców trzeba pamiętać, że musimy przedewszystkim nauczyć żołnierza umiejętnie i doskonale władać tą bronią, która przysługuje mu wg. etatu, następnie zaś wyszkolić kierowcę samochodowego.

Wysokie uświadomienie i dyscyplina jest podstawą wychowania i szkolenia. Zalety te należy wpajać od pierwszego dnia służby wojskowej żołnierza, aż do ostatniego dnia jego pobytu w wojsku.

Wpajanie w kierowców zalet wysokiej dyscypliny ma szczególnie ważne znaczenie, ponieważ pracują oni po większej części w oderwaniu od swych macierzystych oddziałów, a także niejednokrotnie zmuszeni są do samodzielnego powzięcia decyzji (zwłaszcza kierowcy samochodów transportowych); dlatego też wpajanie zalet silnej woli jest również podstawowym zadaniem przełożonych na wszystkich szczeblach dowodzenia.

W wychowaniu i szkoleniu żołnierzy, przykład osobisty ma bardzo duże znaczenie, dlatego też każdy dowódca od młodszego do najstarszego powinien być sam zdyscyplinowany i obowiązkowy, mieć dobrą postawę, oraz dobrze znać sztukę wojenną, a zwłaszcza swój fach.

Do każdego zajęcia trzeba być dobrze przygotowanym i nie wolno liczyć na swoją dawniej nabytą wiedzę; należy pamiętać że podwładni będą słuchać z zaciekawieniem, starając się zapamiętać każde słowo wykładowcy, a także zadawać dodatkowe pytania. Jeżeli wykładowca nie dobrze nauczy, lub nieprawidłowo odpowie na pytanie — podwładni zrozumieją błąd i wykładowca straci swój autorytet. Dowódca, który straci swój autorytet u podwładnych nie potrafi wymagać od nich służby, nie będzie mógł dowodzić nimi, a tym bardziej prowadzić ich podczas wojny do walki. Z drugiej strony, z jaką życzliwością, z jakim głębokim szacunkiem i wiarą odnoszą się podwładni do znającego się na rzeczy dowódcy, który potrafi prawidłowo wyjaśnić wszystkie niepokojące żołnierzy zagadnienia, który umiejętnie przekazuje im swą wiedzę, szkoląc ich na doskonałych specjalistów. Taki dowódca będzie miał w swym pododdziale tylko celujących żołnierzy.

Jakże często szukamy powodów słabego postępu w szkoleniu, niedostatecznej dyscypliny, powołując się na różne postronne przyczyny, a zapominamy o sobie.

Niepunktualność dowódcy, spóźnianie się do zajęć nawet o 1 — 2 minuty, niedbały wygląd zewnętrzny, są często powodem naruszania dyscypliny przez podwładnych, biorących przykład ze swego dowódcy. Zwłaszcza młodzież dopiero co powołana do służby wojskowej, uważnie wszystko obserwuje, starając się naśladować starszych żołnierzy i przełożonych. Dlatego też i starsi żołnierze powinni być wzorem dyscypliny i schludności.

Celem łatwego i starannego przygotowania się do zajęć zaleca się posługiwać następującą metodą przygotowawczą.

Przede wszystkim należy dokładnie opanować temat i postawić cel zajęcia, czyli to co chcemy osiągnąć od podwładnych na danym zajęciu. Na przykład temat zajęcia: układ korbowy.

Cel zajęcia: opanować budowę i sposób działania poszczególnych zespołów układu.

Podział czasu na: objaśnienia, pokaz i pytania kontrolne.

Następuje krótki wykład objaśniający; wskazać jakie pomoce szkolne należy wykorzystać przy wykładzie, a więc: poglądowe tablice ścienne samochodów, zespoły i poszczególne części w przekroju, tablice ścienne do kreślenia itp.

Nie ma żadnego wstydu jeśli wykładowca, lub prowadzący zajęcie posługuje się własnymi konspektami zajęć. Natomiast źle jest jeśli wykładowca kładzie przed sobą podręcznik i czyta z niego. Taka metoda prowadzenia zajęć jest niedopuszczalna i takiemu wykładowcy lub kierownikowi zajęć nie wolno powierzać wykładu.



Nadchodzący okres szkolenia stawia przed dowództwem obowiązek wyposażenia jednostek w nowoczesne pomoce i środki naukowe. Wzorowy oficer por. Dulny posługuje się w czasie wykładu opracowanymi tablicami, obrazującymi rozwój typów samochodów.

Należy pamiętać, że sam wykład nie daje całkowitego opanowania materiału przez słuchaczy, dlatego też większą część czasu danego zajęcia należy przeznaczyć na pokaz. Pokaz powinien iść w parze z wykładem, by słuchacze mogli dobrze widzieć to, o czym mówi wykładowca i zapamiętać w naturze wszystkie detale lub współpracę poszczególnych części, jeśli wykład jest poparty przekrojem danego zespołu.

Zwłaszcza dokładnie należy prowadzić pokaz na schematach i tablicach. W tym przypadku pożądane jest po wykładzie uzupełnionym pokazem, zawezwać jednego ze słuchaczy do tablicy i polecić mu aby powtórzył o czym było mówione. Jest to także korzystne dla wykładowcy, który w ten sposób może sprawdzić czy dobrze prowadził wykład i czy został zrozumiany przez słuchaczy.

W końcu zajęć należy przewidzieć 5 — 10 min. na pytania kontrolne. Zadając pytania wykładowca sprawdza, czy wykład został przez słuchaczy zrozumiany i w jakim stopniu. Jest to konieczne by w czasie nauki własnej słuchacze zwrócili większą uwagę na to, co podczas zajęć zostało w mniejszym stopniu opanowane. Ponad to wykładowca powinien mieć na uwadze, że wieczorem podczas nauki własnej, trzeba będzie powtórzyć jeszcze raz słabo opanowany temat.

Kończąc zajęcia trzeba wskazać źródła, (podręczniki, pomoce) z których były brane tematy wykładu.

W czasie zajęć słuchacze powinni prowadzić notatki, wpisując w skróceniu do zeszytów szkolnych, pod dyktando wykładowcy, podstawowe tezy wykładu. Tezy te, względnie zasadnicze wnioski, wykładowca powinien mieć w swoim konspekcie.

Duże znaczenie dla lepszego opanowania tematu i zainteresowania wykładem ma odpowiednie przygotowanie sali wykładowej względnie parku.

Wszystko co jest niezbędne dla przeprowadzenia zajęć a więc: zespoły, poszczególne części, narzędzia, tablice ścienne itp. — powinno być zawczasu przygotowane i umieszczone w potrzebnej kolejności na specjalnych stalugach lub stole, tablice zaś zawieszone na podstawach.

Sprzęt niepotrzebny i nie związany bezpośrednio z tematem wykładu należy usunąć, by nie rozpraszał uwagi słuchaczy.

Przytoczone wyżej zasady mogą być stosowane nie tylko przy nauczaniu części materiałowej samochodu, lecz także i przy nauczaniu innych przedmiotów np. nauki o broni itp. z wprowadzeniem jednak pewnych zmian dotyczących pokazu. Na przykład, nauczając służby wartowniczej lub studiując regulamin służby wewnętrznej pokaz należy przeprowadzać na samych uczniach, polecając im wzorowo wykonywać postanowienia regulaminu.

Mam wrażenie że te moje rady przyniosą korzyść tym którzy je wnikliwie rozważą i zastosują w praktyce, pogłębiając jednocześnie własną wiedzą i doświadczeniem.

PRZODOWNICY WYSZKOLENIA



Doświadczony kierowca kpr. Naszeciński troszczy się o nowych kolegów i dba o ich wyszkolenie. Swe doświadczenie wzorowego kierowcy przekaże im w okresie wzmożonego szkolenia w jednostce.



Również st. szer. Łuczak poszczycić się może dobrymi wynikami w letniej eksploatacji i wzorowym przygotowaniem pojazdu do eksploatacji zimowej. W nadchodzącym okresie szkolenia postanowił on jednak jeszcze bardziej pogłębić swą wiedzę fachową i umiejętności kierowcy.

plut. Kozicki Wacław

JAK ZAMASKOWAĆ SAMOCHÓD W ZIMIE

W czasie ostatniego zajęcia szkoleniowego w naszej jednostce, poświęconego maskowaniu samochodu i obronie przeciwlotniczej wystąpił doświadczony kierowca frontowy uczestnik walk I AWP sierż. Jakubczyk, dzieląc się z nami swą frontową praktyką z tej dziedziny.

Wystąpienie sierż. Jakubczyka w dużej mierze usunęło trudności w opanowaniu zasad maskowania samochodów w zimie, które posiadaliśmy dotychczas.

Sądząc, że cenne uwagi sierż. Jakubczyka będą pomocą również i dla innych czytelników „Za Kierownicą", szczególnie w czasie ćwiczeń zimowych podajemy je Wam poniżej.

„Podstawą dobrego zamaskowania samochodu jest jak najdalej posunięte upodobnienie go do otaczającego terenu" — powiedział sierż. Jakubczyk — „W tym celu żołnierze - kierowcy I AWP powlekali swe samochody warstwą wapna. Dzięki temu były one tak upodobnione do śniegu, że lotnik nieprzyjaciela nie mógł ich odróżnić od terenu.

W wypadku, gdy przewozy odbywały się w bezpośredniej bliskości linii frontu samochody maskowaliśmy dodatkowo za pomocą siatek ochronnych przy czym pokrywaliśmy je gałązkami, przysypywali śniegiem i polewali lekko wodą co tworzyło białą warstwę nieosypującą się podczas jazdy.

Szczególną uwagę zwracaliśmy na parkowanie samochodów. Samochody parkowaliśmy przeważnie w osiedlach lub lasach leżących bezpośrednio przy drogach, a to celem uniknięcia wyraźnych dla lotnika nieprzyjacielskiego śladów „kolein i bieżników opon.

Okopując samochody uważaliśmy szczególnie na to by nie pozostawić na śniegu śladów świeżo wykopanej ziemi. W tym celu cały wykop obsypywaliśmy dodatkowo śniegiem, samochód zaś przykrywaliśmy siatką obsypując ją jak mówiłem już wyżej gałęziami i śniegiem.

st. strz. Stolarczyk Marian

WYKORZYSTAMY DOBRZE NOWE TABLICE ŚCIENNE

Z powszechnym uznaniem przyjęliśmy w naszej jednostce przesyłkę zawierającą, nowe barwne tablice ścienne „Służba Samochodowa przygotowuje się do zimy".

Zarząd Koła ZMP a w szczególności agitatorzy koledzy kpr. Gałązka Ryszard, st. szer. Mikołajewski i st. szer. Wolak Andrzej postanowili zabezpieczyć odpowiednie spopularyzowanie i wykorzystanie tej cennej pomocy wyszkoleniowej, która ułatwi nam przebycie trudnego zimowego okresu użytkowania samochodów.

Wyżej wymienieni koledzy zajęli się w pierwszym rzędzie umieszczeniem tablic na najbardziej widocznych dla wszystkich miejscach jak np. w garażu, w parkowej stacji obsługi, na punkcie kontrolnym, w sali motoryzacyjnej i na korytarzu w budynku koszarowym.

Celem uchronienia cennych tablic od zniszczenia i lepszego ich uwidocznienia ZMP-owcy wykonali drewniane podstawy pomalowane na ciemno-niebieski kolor na których zostały one umieszczone.

Skolei przystąpiliśmy do spopularyzowania tablic namawiając kolegów do dokładnego przeczytania zawartego w nich materiału.

Do lepszego przyswojenia wiadomości przyczyniła się również dyskusja zorganizowana staraniem zarządu koła ZMP podczas której na bazie przeczytanych w tablicy artykułów omówiliśmy sposoby ułatwiające eksploatację zimową.

Szczególnym zainteresowaniem kolegów cieszyły się artykuły pt. „Przed jazdą po śniegu i lodzie" oraz „Racjonalizacja ułatwia pracę w zimie". Omówiliśmy je szeroko w dyskusji i koledzy postanowili ściśle przestrzegać zawarte w nich wskazówki.

Dzięki wzorowemu zajęciu się przez Zarząd Koła ZMP tą nową pomocą szkoleniową została ona w naszej jednostce wszechstronnie wykorzystana i niewątpliwie przyczyni się do zapewnienia naszej służbie stałej gotowości bojowej również i w zimie.

Por. Umiński Teodor

Wydamy bezwzględną walkę narzędziu wroga-alkoholizmowi

Naród i państwo ludowe wydały nieubłaganą walkę jednej z największych plag pozostawionych w spadku po kapitalistycznej Polsce — pijaństwu.

Alkohol był bronią w rękach burżuazji w Polsce przedwrześniowej, gdzie pijaństwo było nie tylko tolerowane, ale nawet popierane. Alkohol był środkiem walki ze świadomością szerokich mas społeczeństwa. Kapitaliści i obszarnicy chcieli w wódce utopić troskę robotników o chleb i pracę, beznadziejną sytuację setek tysięcy bezrobotnych i młodzieży bez przyszłości.

Rząd sanacyjny przez dozwalanie, by wódka płynęła szerokim strumieniem w koszarach wojskowych chciał zabić świadomość żołnierza, by móc go wychować na narzędzie ucisku ludu.

W latach okupacji hitlerowskiej okupant wszystkiego odmawiał Polakom prócz alkoholu, którego nie szczędził i nie żałował. Wódka miała mu pomóc zamienić nasz naród, naszą młodzież w masę bezmyślnych rozpijaczonych niewolników — robotów.

Pozwolenia cofnięte w miesiącach:	na okres od 14 dni do 2 miesięcy	na okres od 2 miesięcy do 3 lat.
Styczeń	5	—
Luty	9	2
Marzec	18	3
Kwiecień	22	1
Maj	15	—
Czerwiec	18	—
Lipiec	21	2
Sierpień	24	3
Wrzesień	26	5
Październik	28	3
Razem:	196	19

Dzisiaj w Ludowej Polsce rośnie nowe życie, walczące ze wszystkim, co ciągnie nas wstecz, co przeszkadza w budowie szczęśliwej socjalistycznej przyszłości.Tym zaś jest właśnie alkohol.

Kierowca wie doskonale, ile zła, ile strat przynosi codziennie naszemu Państwu pijaństwo. Większość wypadków samochodowych spowodowana jest „wstąpieniem na jednego", jak to się mówi potocznie.

Drogocenny sprzęt jest niszczony w ten sposób przez wroga, który ukrywa się najczęściej za pijanym kierowcą. Statystyki wykazują, że 72% wypadków samochodowych wywołanych jest piciem wódki. Fakt powyższy wykazuje jak zgubne jest działanie alkoholu, szczególnie dla kierowcy.

Kierowca bowiem prowadząc wóz czy to w czasie wzmożonego ruchu ulicznego, czy nawet na pustej szosie musi być w pełni władz umysłowych, musi mieć napiętą uwagę i myśleć wyłącznie o jeździe, musi być gotowym do błyskawicznej decyzji — a to uniemożliwia właśnie wódka w bardzo małej nawet ilości.

Znam taki wypadek, gdzie lekkie zamroczenie umysłu spowodowało w następstwie śmierć i szkodę dla Państwa.

Bardzo dobry kierowca, wypił na rozgrzewkę kieliszek wódki w towarzystwie przygodnego znajomego i wyjechał w drogę ulicami miasta. W pewnym momencie przy szybkości 25 km/godz. wbiegło na jezdnię dziecko. Kierowca spóźnił się o sekundę z naciśnięciem na pedał hamulca. Dziecko padło trupem na ulicę, a samochód po zarzuceniu rozbił się o przydrożną latarnię. Natychmiast sprowadzony lekarz stwierdził, alkohol w organiźmie kierowcy. Przygodni świadkowie winili za katastrofę dziecko, lecz stojący na uboczu świetny automobilista był odmiennego zdania. Winien jest kierowca — stwierdził — hamowanie winno bowiem być rozpoczęte o 5 m. wcześniej. Ekspertyza lekarska orzekła, że kieliszek wódki wystarczył by kierowcy zabrakło niezbędnej szybkiej decyzji. Finał tego zaś: sąd, więzienie i radość dla ukrytego wroga.

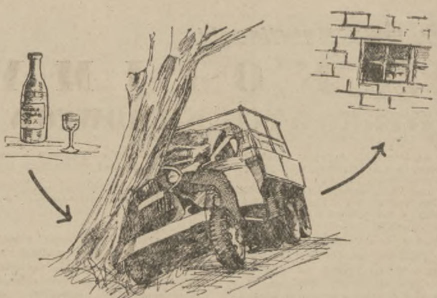
Wróg bowiem namawia do wódki i usłużnie jej dolewa. Często przy wódce, kiedy rozwiążą się języki, stara się on wyciągnąć cenne, ważne wiadomości o znaczeniu państwowym, czy też wojskowym. Liczy na to, że zmęczony libacją, odurzony alkoholem kierowca wypuści z rąk kierownicę i spowoduje katastrofę, zniszczy sprzęt, obniży gotowość bojową naszego wojska.

Przy kieliszku sączy wróg żołnierzowi fałszywe, podłe plotki, pluje i szkaluje na Polskę Ludową, dążąc do obniżenia siły moralnej Ludowego Wojska.

Rozumiejąc, że za alkoholem kryją się, wróg naszej Ludowej Ojczyzny i Wojska, musimy wydać ostrą i zdecydowaną walkę używaniu alkoholu przez kierowców.

Formy tej walki mogą być różnorodne. Pomogą nam organizacje partyjne i ZMP-owskie. Na gawędach przełożeni muszą często przypominać o złych skutkach alkoholu, o szkodach wyrządzonych przez to Wojsku i Państwu. Analizować trzeba każdy, najdrobniejszy wypadek picia w drodze. Ostro karać uchybienia tego rodzaju.

„My, żołnierze kierowcy winniśmy zaś wziąść sobie za punkt honoru żołnierskiego, że zlikwidujemy całkowicie picie alkoholu, w czasie wyjazdów służbowych nie weźmiemy do ust kropli wódki. Wokół zaś łamiących to nasze postanowienie wytworzymy powszechną atmosferę obcości rozumując, że pijak to szkodnik, to narzędzie wroga, z którym należy walczyć tak samo, jak klasa robotnicza walczy z bumelanctwem i z niezdyscyplinowaniem. Wystrzeganie się picia wódki, unikanie towarzystwa kolegów lubiących „kieliszek" — to najlepszy środek na zlikwidowanie resztek alkoholizmu.



NIESPRAWNOŚĆ TECHNICZNA PRZYCZYNĄ WYPADKU

Stosunkowo duży procent wypadków drogowych spowodowany jest przez zły stan techniczny pojazdu. Nie znaczy to wcale, że przez zły stan techniczny wozu należy rozumieć jego duży stopień zużycia. Chodzi tu o określenie takiego stanu technicznego, który jest bezpośrednim lub pośrednim zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu. Widzimy w wielu miasta, przykładowo biorąc taksówki, z których niejedna przeszła 300 tys. kilometrów a może i więcej i widzimy ją na ulicy codziennie, jak rok długi. Możemy więc przypuszczać że stan techniczny tego wozu jest zadawalający i opieka kierowcy nad nim odpowiednia.

Przejdźmy teraz do konkretnego omówienia, poruszanego tematu, na przykładach z życia nie tylko taboru cywilnego ale i wojskowego.

Przykład pierwszy. Samochód ciężarowy, własność spółdzielni ogrodniczej skręcał z ulicy o nawierzchni asfaltowej w ulicę poprzeczną do niej o nawierzchni z kamienia polnego. Obciążenie trzech i pół ton na skrzyni samochodu nie przeszkadzało kierowcy w szybkim stosunkowo skręcie w prawą stronę tuż przy krawężniku. Wskutek gwałtownej zmiany nawierzchni (nastąpiły znaczne wstrząsy) oraz w rezultacie znacznego oporu na wąsie kierowniczym i drążku podłużnym, pękł wąs powodując uderzenie samochodu, który nagle w połowie zakrętu pojechał prosto, w przyczepny wóz tramwaju. Kilka osób zostało rannych odłamkami szkła, tak w tramwaju jak i w samochodzie, wagon tramwajowy wyrzucony został z szyn, samochód mocno rozbity. Przyczyną jak się okazało był spawany wąs kierowniczy. Odpowiedzialność przed sądem spadła na kierowcę i na kierownika transportu danej spółdzielni. Jeden odpowiadał za jazdę na wozie który zagrażał bezpieczeństwu ruchu, drugi za lekceważenie przepisów i dopuszczenie do użytkowania samochodu, który swym stanem technicznym klasyfikował się do wycofania z eksploatacji do czasu otrzymania nowego wąsa.

Przykład drugi. Kierowca wojskowego wozu dostał polecenie odtransportowania beczek z olejem do jednostki wojskowej w X. Samochód był sprawdzany technicznie za wyjątkiem wału kardanowego, który lekko wibrował prawdopodobnie na skutek skrzywienia. Podczas jazdy kierowca odczuwał drgania, zwiększające się w miarę zwiększania szybkości. Pomimo tego jechał dalej. Po 50 km jazdy szutrową drogą z szybkością 30 km godz. nastąpił nagle wypadek. Tył samochodu gwałtownie został podniesiony wysoko w górę, cały samochód zahamowany prawie na miejscu i przewrócony na bok. Przewracające się do przodu beczki z olejem w momencie podniesienia tyłu wozu i zatrzymania, rozbiły drewnianą budkę kierowcy raniąc go tak ciężko, iż zmarł on po paru godzinach. Cóż było przyczyną tego nieszczęścia? Wał kardana wibrował do pewnego czasu czym spowodował obcięcie (stwierdzono stare ślady) trzech z sześciu śrób trzymających kołnierz wałka skrzyni biegów z kołnierzem pierwszego przegubu wału kardanowego. Obcięte śruby nie wypadły ponieważ były zabezpieczone półksiężycami z blachy. Podczas jazdy, na skutek powiększającej się wibracji obcięły się pozostałe trzy śruby i początek wału kardana, (tuż za skrzynią biegów) spadł na jezdnię, przez co nastąpiło gwałtowne zahamowanie wozu i podniesienie tyłu na mocnej rurze wału kardanowego.

Ofiarą złego stanu technicznego padł kierowca, który sam zawinił o tyle, że jechał samochodem w którym odczuwał wyraźnie bicie wału (poświadczył to kierowca który poprzedniego dnia jechał tym samym wozem). Odpowiedzialność za zły stan techniczny wozu i wypuszczenie go w takim stanie w drogę spadła w postaci wyroku sądu wojskowego na oficera technicznego jednostki.

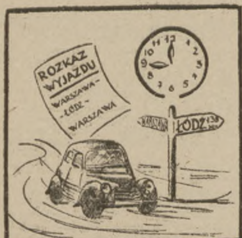
Podane powyżej dwa przykłady, obrazują dokładnie w sposób wzięty z życia, że nawet minimalne niedopatrzenie lub za niedbanie, może kosztować życie ludzkie, powodując przy tym niszczenie cennego sprzętu motorowego i narażanie innych uczestników ruchu drogowego na niebezpieczeństwo. Wypełniając więc skrupulatnie przepisy obsługi i kontrolując należycie stan techniczny pojazdu, można się ustrzec od tych poważnych następstw.

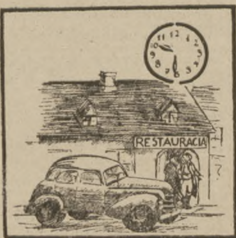
JAK ZMIENIA SIĘ DROGA HAMOWANIA?

Szybkość	Najkrótsza droga hamowania dla wozu o doskonałym stanie technicznym na twardej porowatej powierzchni	Przeciętna droga hamowania dla samochodu o średnim stanie technicznym na średniej nawierzchni	Przeciętna droga hamowania na mokrym betonie lub na śniegu z założonymi łańcuchami	Przeciętna droga hamowania na lodzie bez łańcuchów przeciwślizgowych
km/godz.	m.	m.	m.	m.
15	1,5	2,0	4,0	13,0
35	4,2	8,5	14,5	44,5
50	9,0	16,5	32,5	100,0
65	16,5	29,0	59,5	179,0
80	24,0	44.5	89,0	274,5

Patrząc teraz na te cyfry zrozumiałeś, że hamowanie na oblodzonej drodze jest od 8 do 11 razy dłuższe niż na twardej, porowatej nawierzchni.

Na lodzie jedzie najbezpieczniej ten kto jedzie najwolniej









KIEROWCO! ZWALCZAJ NARZĘDZIE WROGA — WÓDKĘ

kpr. Zieliński Jan

SZYBKOŚĆ JAZDY W ZIMIE

Pierwsze mrozy nie spowodowały jeszcze ślizgania się na jezdni, są jednak oznaką rozpoczęcia się prawdziwej „nie kalendarzowej" zimy. Doskonale przygotowany sprzęt samochodowy W. P. do użytkowania jesienno-zimowego, nie wymaga już dalszego zabezpieczenia od strony wyszkoleniowej. Jednakże przygotowanie kierowców do tego okresu, powinno być stale kontrolowane i uzupełniane. Dla tych powodów drukujemy poniższe uwagi jednego ze starszych kierowców służby samochodowej kpr. Zielińskiego o szybkości jazdy w zimie.

„Wieloletnia praktyka na różnych samochodach ciężarowych, osobowych, jak i na ciągnikach z przyczepami, wyrobiła we mnie pogląd, że okres użytkowania taboru zmotoryzowanego w zimie nie jest tak ciężki i trudny, jak to przedstawia wielu kierowców swym młodszym kolegom. Zrozumiałe, że odmienne warunki atmosferyczne powodujące zmianę nawierzchni nie ułatwiają użytkowania lecz stawiają jedynie przed kierowcami większe wymagania i zmuszają do większego wysiłku podczas prowadzenia. Konieczność przygotowania się do ciężkiej i nużącej walki z opadami śnieżnymi podczas wielogodzinnej jazdy, jak i przygotowanie samochodu do pracy i postoju w mroźnej temperaturze, nie wyczerpują wielu zagadnień użytkowania zimowego. Jednym z nich, stosunkowo pobieżnie omawianym, jest szybkość jazdy w zimie. Podstawą rozważań tego zagadnienia jest zmiana współczynnika przyczepności kół do nawierzchni ze względu na opady śnieżne, zamarzanie topniejącego śniegu, czy też padającego deszczu lub osiadającej mgły. Ze względu na to, że współczynnik ten może być aż do 8 razy mniejszy na lodzie niż na suchej i gładkiej nawierzchni betonowej, zagadnienie sposobu jazdy i doboru szybkości musi być uwarunkowane zwiększonymi możliwościami poślizgu i dłuższą drogą hamowania.

Dobry kierowca w zimie, orientuje się doskonale o tym, że jeżeli nie zachowa odpowiednio niskiej szybkości jazdy to nie on jest „panem i władcą pojazdu" a odpowiednią rolę spełnia oblodzona nawierzchnia, jej pochyłość, boczny wiatr, źle ustawiona zbieżność kół itd.

Pamiętając przedewszystkim, że najwyższą ostrożność musimy wykazać w zakrętach i podczas jazdy z góry i pod górę. Unikać więc musimy przedewszystkim gwałtownego przyspieszania, hamowania oraz skręcania. Mały współczynnik przyczepności powoduje w każdej z powyższych sytuacji pojawienie się zupełnie nieoczekiwanego, gwałtownego poślizgu. Poślizg jest właśnie głównym niebezpieczeństwem które czycha na „samochodziarzy" zimą.

Wyjaśnijmy więc sobie istotę poślizgu. Jest to stan przy którym koła pojazdu „uciekają" (ześlizgują się) na bok, przy czym pojazd zostaje zepchnięty z poprzedniego toru jazdy, i posuwa się dalej w sposób niekontrolowany przez kierowcę.

Najniebezpieczniejszym rezultatem poślizgu, jest właśnie to, że kierowca już nie włada pojazdem, podlegającym jedynie siłom bezwładności. Przyczynę wywołującą poślizg da się określić jako rezultat niedostatecznego oporu kół na nawierzchni z równoczesnym działaniem sił dążących do zmiany utrzymywanego kierunku jazdy (siły boczne). Poślizg jest więc tym niebezpieczniejszy im szybciej jedziemy i tym trudniejszy do opanowania im gwałtowniej następuje.

W praktyce wywołany być może przez: gwałtowne zahamowanie, przyspieszanie lub zwalnianie, włączanie lub wyłączanie sprzęgła, przez szybkie przejeżdżanie zakrętów, mostków poprzecznych lub innych pojazdów na tym samym poziomie z lekką różnicą szybkości, oraz przez następujące błędy techniczne: źle wyregulowane hamulce, źle ustawioną zbieżność kół, wielki luz w kierownicy, nierówne ciśnienie w ogumieniu, nierównomiernie zużyte opony i wreszcie uszkodzenia lub nierównomierności w resorowaniu i amortyzatorach.

Wspólną radą dla wszystkich jest jazda z ograniczoną szybkością i rozsądkiem.

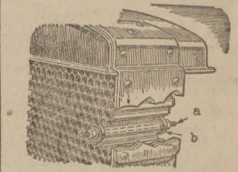
KTO WOLNIEJ JEDZIE, TEN DALEJ ZAJEDZIE.

PRAKTYCZNE i NIEZAWODNE

Częstym uszkodzeniem chłodnic samochodowych, jest nieznaczne ale stałe przeciekanie wody przez jedno lub więcej okienek chłodnicy. Stosowane przez wielu kierowców jako prowizoryczne „załatanie" takiej nieszczelności, zaklejanie chlebem lub gliną, nie jest odpowiednim rozwiązaniem, gdyż tak jeden jak i drugi materiał, wykruszając się łatwo powoduje dalsze wyciekanie.

Praktycznym i niezawodnym sposobem jest zastosowanie w razie konieczności, gwintowanej obustronnie srebrzanki lub poprostu kawałka zwykłego drutu o przekroju 6— 8 mm (na rysunku oznaczonego przez a). Na oba końce drutu należy włożyć szerokie podkładki gumowe (b) na nie zaś zwykłe podkładki metalowe i nakrętki.

Uszczelnienie takie jest niezawodne i nie może nawet być nazywane prowizorycznym, gdyż rozebranie chłodnicy i zalutowanie jednej sekcji jest bardzo trudną pracą w porównaniu z opisanym powyżej uszczelnieniem.



Andrzej Żymirski

UWAGA NA PRZEJAZDY KOLEJOWE

Nadchodzący okres ślizgawicy i śniegu, pokrywających nieraz zdradliwą warstwą nierówności wzdłuż szyn tramwajowych czy przejazdów kolejowych winien stać się sygnałem dla wielu kierowców lekceważących tą niby tak prostą sprawę, jak przejazd przez szyny. Uwaga z jaką wypatrujemy na szosie znaków ostrzegawczych o krzyżowaniu się drogi z torem kolejowym oraz szybkie rzucenie spojrzenia w prawo i w lewo, to jeszcze nie wszystko.

Zimą do przejazdu strzeżonego lub niestrzeżonego musimy podjechać z jak największą ostrożnością, a najlepiej zatrzymać wóz i upewnić się czy nie grozi nam niebezpieczeństwo od pojawiającego się często w kilku sekundach, rozpędzonego pociągu.

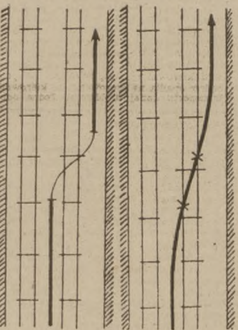
Powiedzieliśmy, że ostrożność obowiązuje nas tak samo na przejeździe strzeżonym jak i niestrzeżonym. Może ktoś powiedzieć że skrzyżowanie drogi z koleją jeżeli jest strzeżone to jest zupełnie bezpieczne. Otóż nie zawsze, automatycznie opuszczane zapory kolejowe są bowiem rzeczą zawodną, tak jak każdy mechanizm, strażnik pilnujący przejazdu jest tylko człowiekiem, a więc „mechanizmem" również zawodnym.

Niestety praktyka wykazała, że ani ukaranie np. śpiącego strażnika, ani skarżenie wytwórni urządzeń sygnałowych czy PKP nie wróciło życia tym którzy zginęli na otwartych strzeżonych przejazdach kolejowych. Nie chcąc wcale urabiać opinii kierowców przeciw zamykanym przejazdom kolejowym stwierdzam, że zdanie „iż strzeżony przejazd jest dużo niebezpieczniejszy od niestrzeżonego" jest szeroko rozpowszechnione (i uzasadnione) wśród samochodziarzy. Bo właśnie przejazd niestrzeżony zaostrza naszą uwagę i zmusza do dokładnej obserwacji toru kolejowego ze względu na groźbę nieoczekiwanego niebezpieczeństwa, a zaopatrzony w otwartą zaporę i budkę strażnika działa na kierowcę zupełnie uspakajająco.

rys. 1 rys. 2

Przechodząc jednak do samego sposobu dojeżdżania do toru kolejowego i przekraczania go, musimy powiedzieć że nie należy przejeżdżać torów prostopadle gdyż odbija się to źle na podwoziu i zawieszeniu samochodu, powodując niemiły wstrząs dla pasażerów, lub szkodliwy dla przewożonego ładunku. Prawidłowe przejeżdżanie pokazują rysunki Nr. 1 i 2 gdzie kierowca musiał po zwolnieniu szybkości i stwierdzeniu że droga przed nim i za nim jest wolna zjechać lekko na lewo i dopiero pod kątem przejechać szyny. Metoda ta pozwala na kolejne obciążanie resorów przez przeważnie nierówno z poziomem drogi umieszczone szyny lub pasy pomiędzy nimi.

Dojeżdżając nocą do przejazdu kolejowego winniśmy jechać specjalnie ostrożnie gdyż nie zawsze lokomotywa jest zaopatrzona w dalekosiężne relektory.



rys. 3 rys. 4

Nowocześnie wyposażone przejazdy strzeżone mają na zaporze rząd czerwonych szkieł odblaskowych, a oprócz tego po obu bokach drogi ustawione kryte reflektory oświetlające przejazd. Należy, dodać, że często stosowany sposób zatrzymywania samochodów tuż przez samą zaporą jest szczególnie niebezpieczny w okresie ślizgawicy i śniegu. Może się przecież zdarzyć, że drugi samochód dojeżdżający tą samą drogą do przejazdu zacznie za późno hamować i uderzy stojący już wóz z tyłu, wpychając go na bok pędzącego pociągu.

Gdy okoliczności zmuszają nas do szybkiej jazdy musimy przejechać również dość szybko przez tory. Należy więc wtedy przyhamować w momencie wjazdu pierwszego koła na tor i zwolnić hamulce dopiero po zjechaniu z szyn. Czynimy to dlatego że samochód lekko zahamowany tłumi lepiej wstrząsy przez „przysiadanie" towarzyszące hamowaniu.

Przejeżdżanie torów tramwajowych, które w wielu punktach miast znajdują się poniżej nawierzchni o parę centymetrów, podczas deszczu, śniegu czy lodu wymaga również zwiększonej ostrożności i dobierania możliwie dużego kąta przejazdu.

Rysunek Nr. 3 pokazuje właściwą metodę, zaś rys. Nr. 4 — złą przy której wpadnięcie w koleinę toru lub „obsunięcie" się na szynie grozi poważnym zarzuceniem a nawet obróceniem wozu.

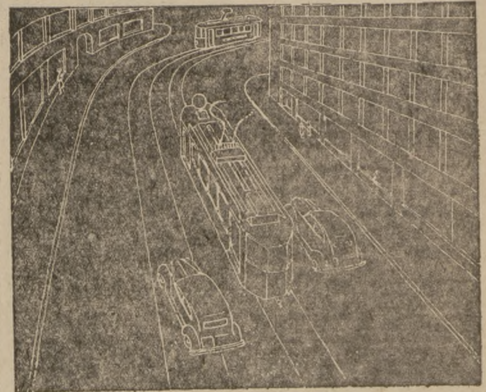
PILNUJ SWEGO I KOLEGÓW BEZPIECZEŃSTWA

Pamiętaj, że nietylko dokładność połączeń śrubowych i nitowanych, nietylko stan sworzni i zabezpieczeń przegubów kulowych drążków kierowniczych, układu hamulcowego i innych elementów jest gwarancją nieobniżającego się stanu technicznego pojazdu. Terminowe smarowanie i odpowiednie regulowanie zespołów jest również zasadniczym składnikiem bezpieczeństwa.



Dbaj szczególnie o złącza kulowe układu kierowniczego

ALKOHOL I RUCH ULICZNY



Alkohol to nietylko czynnik opóźniający reakcję kierowcy, ale bodziec i źródło wszelkich nieprzemyślanych i nierozważnych decyzji na jezdni.

Kierowca znajdujący się pod wpływem alkoholu, zaczyna bez żadnej uzasadnionej podstawy „wierzyć coraz bardziej w swe umiejętności jeździeckie" co powoduje zwiększenie szybkości, opóźnianie rozpoczęcia hamowania do ostatecznego momentu, wyprzedzanie lub wymijanie w sposób wielce ryzykowny itd.

Rysunek nasz przedstawia typową dla kierowcy-pijaka sytuację ruchu. „Nie mogę wyprzedzić jadącego przedemną samochodu, bo przeszkadza mi tramwaj, to wyprzedzę tramwaj z lewej strony".

Jak takie pijackie pomysły się kończą, można się zorientować widząc, że drugim torem nadjeżdża tramwaj w przeciwnym kierunku. Kierowca - pijak jednak przeważnie do ostatniej chwili wierzy, że uda mu się jakoś przejechać. I to jest właśnie najniebezpieczniejsze, gdyż taki kierowca nie mający normalnej oceny szybkości, odległości, drogi hamowania i czasu, stanowi nietylko zagrożenie swojego życia i pasażerów samochodu który prowadzi, ale i wszystkich innych użytkowników jezdni jak również i przechodniów.

ALKOHOL TO NIE TYLKO WRÓG KIEROWCY, ALE I PRZECHODNIA

CIĄGNIK GĄSIENICOWY JA — 12

Chcąc zapoznać jak największy ogół czytelników ze sprzętem motorowym W.P. Redakcja „Za Kierownicą" umieszcza długie i wyczerpujące opisy techniczne poszczególnych samochodów. Dotychczas dział ten obejmował wyłącznie samochody ciężarowe i osobowe, obecnie celem uzupełnienia wiadomości Czytelników podajemy w nim opis ciągnika gąsienicowego JA-12.

Ciągnik Ja-12 przeznaczony jest do holowania dział lub przyczep o wadze do 8-miu ton. Wyposażony w 110-cio KM silnik wysokoprężny, nadaje się doskonale do pokonywania trudności terenowych, tak w okresie zimowym jak i letnim.

CHARAKTERYSTYKA. TECHNICZNA CIĄGNIKA JA-12.

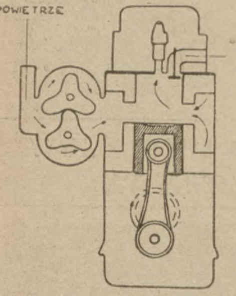
Silnik GMC — 4 — 71, dwusuwowy, wysokoprężny.

4 cylindry, średnica 108 mm., skok 127 mm., pojemność 4.640 cm³ stopień sprężania 16 : 1. moc maksymalna 110 KM przy 2000 obr/min.

Maksymalny moment obrotowy 48 Kgm przy 1000 obr/min.

Kolejność pracy cylindrów 1 — 3 — 4 — 2.

Przedmuchiwanie cylindrów odbywa się przez strumień powietrza przedostający



a. PRZEDMUCHIWANIE CYLINDRA
SSANIE

się okienkami przedmuchowymi, wyprowadzenie gazów spalinowych przez zawory wydechowe po dwa w każdym cylindrze. Pompa podająca powietrze pod ciśnieniem typu Root, (rotacyjna). Wtrysk paliwa do cylindrów przy pomocy pompy wytryskowej stanowiącej całość z wtryskiwaczem.

Regulator obrotów odśrodkowy.

Układ smarowania obiegowy pod ciśnieniem.

Podgrzewacz rozruchowy, do uruchamiania zimnego silnika stanowi świeca w komorze powietrznej.

PODWOZIE — PRZENIESIENIE NAPĘDU

Sprzęgło główne jednotarczowe, suche.

Skrzynia przekładniowa, pięciobiegowa. Wszystkie biegi z wyjątkiem pierwszego synchronizowane. Przekładnia piąta jest biegiem oszczędnościowym — przyspieszającym.

Kolejne przełożenia następujące: 1—6, 172 : 1; 2 — 3,403 : 1; 3 — 1,786 : 1; 4 — 1 : 1; 5 — 0,779 : 1; bieg tylny 6,686 : 1.

Wał kardanowy z rury ciągnionej z przegubami gumowo-parcianymi.

Napęd główny przez dwa stożkowe tryby zębate o stosunku 1 : 1.

Sprzęgła boczne — wielotarczowe, suche. Hamulce wewnętrzne umieszczone w odbudowach sprzęgieł bocznych.

Przekładnie boczne koła zębate w lanym korpusie, przełożenie 6,9 : 1.

Rama tłoczona o układzie prostokątnym z przyspawanymi poprzeczkami.

Koła prowadzące gąsiennice — na przodzie, koła napędowe z tyłu, rolki podtrzymujące i rolki oporowe stalowe, lane z wulkanizowanym bieżnikiem gumowym.

Gąsienica drobnoogniwowa o szerokości 300 mm. i rozstawie sworzni 111 mm. Naciąg gąsienicy umożliwiony mimośrodem pod kołem prowadzącym.

Urządzenie holownicze wyposażone w sprężynę amortyzującą.

NADWOZIE

Drewniana kryta budka kierowcy, zawierająca dwoje drzwi otwieranych na zewnątrz.

Skrzynia ładunkowa drewniana z metalowymi okuciami, zawiera dwa dodatkowe siedzenia i skrzynię narzędziową.

WYMIARY OGÓLNE

Ciężar własny ciągnika 6000 kg.

Nośność ciągnika 2000 kg.

Szybkości dozwolone: na drodze o twardej nawierzchni na nadbiegu 37 km/godz. na czwartym biegu 29 km/godz. na suchej drodze gruntowej na trzecim biegu 16 km/godz. Średnia dopuszczalna szybkość z ładunkiem i działem na twardej nawierzchni 17 km/godz., w terenie 13 km godz. Największy dopuszczalny kąt wzniesienia na suchym gruncie pokrytym trawą 30° dla ciągnika bez działa i ładunku, 18° z ładunkiem i działem. Kąt bocznego nachylenia do 20°.

Dopuszczalna najwyższa głębokość brodu 60 cm.

Zasięg z ładunkiem 2000 kg. działem lub przyczepą o wadze 8000 kg. na twardej nawierzchni 350 km., na drodze gruntowej 250 km.

Pojemność zbiorników 240 kg. paliwa, systemu olejenia 17 kg. skrzyni biegów 6,5 kg., przekładni głównej 2,3 kg., przekładni bocznych 2 x 1,76.

Układ chłodzenia zawiera 55 litrów cieczy chłodzącej.

Wymiary ciągnika długość 4890 mm., szerokość 2400 mm., wysokość 2200 mm.

Prześwit dolny 310 mm., szerokość toru odległość od środków gąsienic 2100 mm.

Wymiary skrzyni ładunkowej: długość 1635 mm., szerokość 2060 mm. wysokość 600 mm.

Nacisk jednostkowy gąsienicy bez ładunku 0,39 kg/cm² z ładunkiem 2000 kg — 0,52 kg/cm².

Ilość miejsc siedzących — 2 w budce kierowcy, 8 w skrzyni ładunkowej.

OPIS PRACY SILNIKA.

Silnik ciągnika Ja-12, jak powiedzieliśmy na wstępie, jest dwusuwowym silnikiem wysokoprężnym. W odróżnieniu od normalnych silników dwusuwowych nie posiada on napełniania i wydechu bezzaworowego, lecz celem lepszego opróżnienia komory sprężania z gazów spalinowych posiada po dwa zawory wydechowe w każdym cylindrze. Tak więc normalny cykl pracy silnika przedstawia się następująco: dostarczanie powietrza celem przepłukania cylindrów jak i napełnienia ich świeżym ładunkiem powietrza odbywa się przy pomocy specjalnego przyrządu rotacyjnego zwiększającego ciśnienie powietrza o 0,3 atm. Tak więc w momencie gdy następuje wydech gazów spalinowych przy końcu spalania się mieszanki, do cylindra z prawej strony zaczyna wpływać ładunek powietrza z komory wstępnej (ładowanej stale przez pompę rotacyjną). Moment napełniania cylindra trwa do chwili w której

POWIETRZE

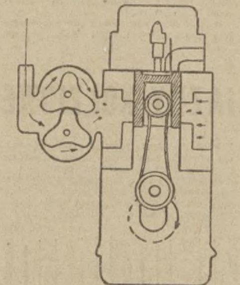
SPRĘŻANIE

tłok osiągnie dolne martwe położenie. W momencie rozpoczęcia jego drogi w górę okna przedmuchowe — ssące zamkną się i ładunek powietrza ulega sprężeniu, wraz z wzrostem temperatury. 14° przed górnym martwym punktem rozpoczyna się wtrysk paliwa w sprężone powietrze o temperaturze 600 — 700°. Wtrysk trwa przez 12° obrotów wału i kończy się 2° przed górnym martwym punktem. Silnie rozpylona mgła paliwowa w zetknięciu z ogrzanym powietrzem zapala się i następuje w tym momencie początek suwu pracy. Tłok pchnięty rozprężającą się gwałtownie mieszanką spalinową posuwa się w dół, a przed osiągnięciem dolnego martwego punktu (85,5° przed d.m.p.) następuje otwarcie zaworów wydechowych i początek odprowadzania spalin a w odległości 48° przed d.m.p. tłok krawędzią swoją odsłania okna przedmuchowossące powodując wpłynięcie świeżego zgęszczonego powietrza, które wypycha resztę gazów spalinowych i naładowuje cylinder. Rozpoczęcie drogi powrotnej tłoka zamyka w 48° pod d.m.p. otwory z komory wstępnej, czym kończy się suw ssania i następuje na nowo sprężanie ładunku powietrza.

BUDOWA SILNIKA

Korpus silnika odlany jest z żeliwa i zawiera suche wymienne tuleje cylindrów. Ciecz chłodząca nie styka się bezpośrednio z tulejami a zajmuje przestrzeń pomiędzy ścianką cylindra a ścianką koszulki wodnej.

Głowica silnika jest wspólna dla czterech cylindrów i zawiera po dwa zawory wydechowe i jednym wtryskiwaczu - pompie wtryskowej dla każdego cylindra. Wtryskiwacz, celem lepszego chłodzenia umieszczony jest wewnątrz miedzianej tulei, więczonej w obwód chłodzenia wodnego.



c. WTRYSK PALIWA I POCZĄ PRACY

Tłoki wykonane z kutego żeliwa posiadają po cztery pierścienie uszczelniające i po dwa olejowe. Sworznie tłokowe typu pływającego.

Korbowody stalowe o przekroju dwuteowym zawierają wkładki panewkowe wylane specjalną kompozycją bronzu i ołowiu. Główka korbowodu posiada łożysko szpilkowe, wewnątrz którego obraca się sworzeń tłokowy.

Wał korbowy wykonany w jednym elemencie z przeciwwagami ułożyskowany jest w pięciu punktach silnika. Główne łożyska wału składają się również z wkładek panewkowych. Na przedniej części wału korbowego umocowane jest zębate koło łańcucha napędzającego pompę olejową oraz koła paska klinowego prądnicy i pompy wodnej. Tylna część wału posiada koło zamachowe oraz napędzający tryb rozrządu. Rozrząd składa się z wałka noskowego, dźwigienek, popychaczy, zaworów, miseczek i sprężyn. Ułożyskowanie wału rozrządczego obejmuje również pięć punktów. Wałek noskowy posiada 12 garbów po trzy na każdy cylinder. Zewnętrzne garby służą do otwierania zaworów wydechowych, środkowy zaś do uruchamiania pompy wtryskowej. Celem zrównoważenia mas wirujących systematycznie w górnej części silnika umieszczony jest drugi wał różniący się od rozrządczego brakiem garbów i ułożyskowany tylko w dwóch punktach.

SYSTEM OLEJENIA SILNIKA

System smarowania silnika pod ciśnieniem, składa się z pompy olejowej, trzech filtrów i chłodnicy oleju. Pompa olejowa podaje olej przez regulowany zawór redukcyjny ustawiony fabrycznie na 4,3 atm. Pomiędzy pompą a filtrem głównym znajduje się zawór zwrotny (zabezpieczający) zezwalający w wypadku wzrostu różnicy ciśnienia oleju w przewodach przed i za filtrem do 2 atm. na tłocznie oleju wprost do przewodu głównego omijając filtr i chłodnicę. Normalne ciśnienie na zegarze kontrolnym winno wachać się od 1,5 do 2,5 kg/cm². Trzy filtry oleju gwarantują jego należytą czystość i są umieszczone jak następuje: filtr główny z prawej strony silnika, filtr dodatkowy ustawiony pionowo z lewej strony silnika (przepuszczający jedynie część oleju w dokładnej filtracji), trzeci siatkowy umieszczony na dnie miski olejowej silnika. Chłodnica olejowa z żeliwnego odlewu zawiera wewnątrz koszulkę wodną jako sekcję olejową, składającą się z kilku szerokich płaskich rurek prowadzących olej z filtru głównego do głównego przewodu. Racjonalność smarowania, jeżeli chodzi o temperaturę, jest więc całkowicie zapewniona.

UKŁAD CHŁODZENIA

Woda chłodząca krąży pod ciśnieniem pompy odśrodkowej, w ilości 55 l. w koszulce wodnej silnika, chłodnicy olejowej i w chłodnicy wodnej. Układ chłodzenia zaopatrzony jest w termostat zamykający przepływ poniżej 70° a otwierający całkowicie powyżej 75°. Sześcioskrzydłowy wietrznik ułożyskowany jest na osi osadzonej w łożyskach kulkowych.

UKŁAD PODAWANIA PALIWA.

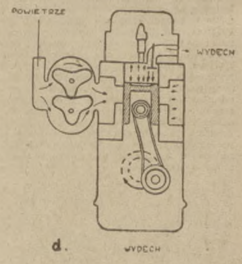
Zbiorniki paliwa umieszczone są pod siedzeniami wewnątrz budki kierowcy. Pojemność zbiornika głównego wynosi 124 l., dodatkowego zaś 176 l. Filtry paliwa umieszczone są z prawej strony silnika. Filtr wstępnej filtracji zawiera element z włókna bawełnianego, filtr wtórny z masy pochłaniającej. Pompa tłocząca umieszczona jest nad rozrusznikiem, napędzana przez dolny wirnik pompy powietrznej. Wtryskiwacze znajdują się w głowicy cylindrów mocowane każdy osobno specjalnymi uchwytami i śrubami. Wtryskiwacz — pompa wtryskowa reguluje dawkę wtryskiwanego paliwa i dostarcza ją pod ciśnieniem do cylindra gwarantując dobre rozpylenie. Regulator typu odśrodkowego ogranicza obroty do 2000 na minutę zezwalając na minimalne, nie niższe od 300 do 350 obr/min.

INSTALACJA ELEKTRYCZNA

Instalacja elektryczna składa się z następujących elementów: 2 akumulatorów, prądnicy, rozrusznika, ogrzewacza powietrza, samoczynnego wyłącznika z regulatorami napięcia i natężenia, oraz instalacji oświetleniowej.

PODWOZIE.

Przekazywanie obrotów wału napędowego skrzyni biegów odbywa się poprzez wał przegubowy do sprzęgieł bocznych, przez stożkowe koła zębate. Napęd ten składa się z dwóch kół stożkowych o stosunku 1 : 1 przenoszących obroty, podobnie jak z wyrównywacza, na boczne sprzęgła. Hamulce, których bębny są równocześnie bębnymi sprzęgieł bocznych uruchamiane są za pomocą tych samych dźwigien kierowniczych co i sprzęgła boczne. Tak więc hamowanie



d.

zaczyna się dopiero po wyłączeniu sprzęgieł bocznych. Hamowanie bębnów sprzęgłowych przenosi się na przekładnie boczne i koła napędzające gąsienice. Przekładnie boczne, których rola polega na redukowaniu obrotów napędowego koła zębatego, składają się z pary cylindrycznych kół zębatych o stosunku przełożenia 6,9 : 1. Część bieżna ciągnika składa się z dwóch kół napędzanych z dwóch prowadzących, 10 rolek oporowych, 6 rolek podtrzymujących i dwóch gąsienic. Zawieszenie zespołu jednego opiera się na 10 drążkach skrętnych i wachaczach. Koła prowadzące ułożyskowane na łożyskach kulkowych umocowane są na osi mimośrodu pozwalającego na regulowanie naciągu gąsienic. Budowa rolek oporowych jest taka sama jak i kół prowadzących. Gąsienica składa się z 68 lanych ogniw, połączonych ze sobą sworzniami o główkach zwróconych na zewnątrz. Przy nakładaniu gąsienicy należy zwrócić uwagę by leżące na ziemi ogniwa były zawsze zwrócone do przodu otworami sworzni łączących.

Sierż. Laskowski Michał

SZANUJ OGUMIENIE ZIMĄ

Niewielu kierowców może przyznać z ręką na sercu, że w okresie stosowania łańcuchów przeciwślizgowych zastanawia li się poważniej nad kwestią zużywania ogumienia. Tak dziwnie się utarło między większością samochodziarzy, że podobno jazda po śniegu i lodzie, nie niszczy gum. Oczywiście nie jest to słuszne w 100%, ale ma istotnie pewien nieznaczny stopień prawdy (zależny od kierowcy) gdyż mniejsze opory tarcia na lodzie i ujeżdzonym śniegu, powodują mniejsze zużywanie a dokładnie (ścieranie się) ogumienia.

Zasadniczą różnicą, podkreślaną niecałkiem słusznie na korzyść użytkowania zimowego jest praca opon w dużo niższej temperaturze. Jak wiemy już z poprzednich artykułów o ogumieniu, nic tak nie niszczy opony, jak jej nadmierne rozgrzewanie się wywołane wewnętrzną pracą uginania, a więc tarcia osnowy o gumę. Utrzymanie więc odpowiedniego ciśnienia i kontrolowanie stanu bieżnika, zapewnić może w pewnym stopniu zwiększenie przebiegu ogumienia w okresie chłodów zimowych. Nie jest to jednak argumentem uzasadnionym, a wygłaszanym często przez wielu starszych kierowców do swych młodszych kolegów. Jakie są jednak kontrargumenty na to mniejsze zużywanie się opon zimą?

Po pierwsze, praca ogumienia jeżeli chodzi o uginanie się i związaną z tym wymianą tarcia wewnętrznego na ciepło, przebiega tak samo w lecie jak i w zimie, biorąc pod uwagę nasz umiarkowany klimat. Wpływ temperatury jezdni lub powietrza otaczającego jest zupełnie nieznaczny i nawet nie wywołuje różnicy temperatury większej niż od 10 do 20° C. Trzeba wiedzieć równocześnie, że chłodzenie się gumy następuje również w dużym stopniu przez odprowadzenie ciepła do dętki i obręczy, jak i do jezdni i otaczającego powietrza. Tak więc ten pierwszy argument o mniejszym rozgrzewaniu się opon zimą jest raczej nieistotny, gdyż różnica nawet 20° C przy kilkakrotnie wyższych temperaturach wewnątrz osnowy nie ma znaczniejszego wpływu na żywotność ogumienia. Natomiast są dwa punkty, które w okresie jesienno — zimowym wpływają właśnie przyśpieszająco na zużywanie ogumienia.

Pierwszy to praca w okresie roztopów, deszczów i mokrego śniegu, a więc nie przemijającej prawie wilgoci.

Cóż to ma za wpływ na żywotność gum, zapyta Czytelnik. Otóż ma i to dwojaki. Przez wszelkie nawet niedostrzegalne rozcięcia lub pęknięcia bieżnika, czy też znacznie delikatniejszych boków opony, dostaje się wilgoć do nitek osnowy, osłabiając je w bardzo szybkim czasie. Działanie to można porównać z działaniem rdzy, która przeżera czasem blachę błotników czy maski, pod zewnętrznie piękną warstwą lakieru. Tak więc wilgoć powoduje obniżanie się wartości ogumienia od wewnątrz. Drugim, ujemnym skutkiem działania wilgoci, jest przedstawianie się jej przez otwór obręczy koło zaworu dętki do środka opony. Jazda w dużym błocie, podczas padającego deszczu czy śniegu powoduje ściekanie, pod działaniem siły odśrodkowej, wody z błotem do przestrzeni pomiędzy dętką a wewnętrzną częścią opony. Rezultaty tego dają się łatwo zaobserwować u kierowców, którzy jak mówią mieli szczęście nie złapać przez x tysięcy kilometrów gwoździa, , a gdy starają się zdjąć kiedyś oponę po przebiciu, stwierdzają że wnętrze jej jest pełne brudu i piasku a dętka jest w wielu miejscach przyklejona do opony abo starta jak płótnem szmerglowym.

Drugą przyczyną cięższej pracy ogumienia w okresie zimy jest stosowanie łańcuchów przeciwślizgowych. Różne ich rodzaje i różne metody, a raczej mniejsza lub większa umiejętność ich zakładania w dużym stopniu powodują nietyko niszczenie bieżnika opony ale i przynoszą w rezultacie pękanie lub przecieranie osnowy. Pamiętać trzeba, że zbyt ciasne zapięcie łańcucha przeciwślizgowego uniemożliwia normalne uginanie się opony, a za luźne powoduje zewnętrzne obcieranie boków gumy nieraz aż do płótna.

Nie trzeba tu chyba przypominać, że jazda na łańcuchach tam gdzie niema ani śniegu ani lodu, prowadzi do najszybszego i do najgwałtowniejszego niszczenia bieżnika i płótna, jak również w ciągu 50 — 70 km, spowoduje przetarcie łańcucha przeciwślizgowego.

Cóż więc dobry kierowca winien robić podczas zimy, aby uchronić ogumienie od nadmiernego zużycia?

Pamiętać i przestrzegać poniżej podane punkty.

1. Utrzymywać stale niezmienne ciśnienie przepisane przez wytwórnię opon lub fabrykę samochodów i kontrolować je codziennie przed wyjazdem z garażu.

2. Uszczelnić otwór obręczy naokoło zaworu dętki przez zastosowanie uszczelki z miękkiej gumy i przyciśnięcie jej podkładką i nakrętką wkręconą na zawory.

3. Sprawdzać jak najczęściej stan zewnętrzny opon a w razie zauważenia nawet niewielkiego przecięcia lub przebicia oddać oponę do zawulkanizowania.

4. Stosować łańcuchy przeciwślizgowe dostosowane tylko do wymiaru danego ogumienia. W wypadku konieczności przerabiania lub skracania pamiętać, że zewnętrzne ich krawędzie winny dochodzić do najszerszego miejsca przekroju opony.

5. Łańcuchy zakładać najlepiej na podniesionym kole, nie wypuszczając powietrza z dętki celem jak się to mówi „lepszego ułożenia łańcuchów".

6. Naciągać je możliwie mocno na kole z normalnym ciśnieniem, nie uciekając się do pomocy łyżek lub specjalnych haków czy dźwigni.

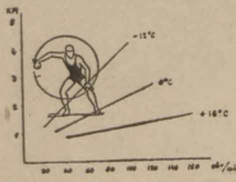
7. Sprawdzać możliwie często naciąg i stan łańcuchów. W razie potrzeby uszkodzone ogniwa wymienić lub zespawać, obluźnione łańcuchy naciągnąć.

8. Nie dopuszczać do jazdy z łańcuchami po twardych nawierzchniach wolnych od śniegu i lodu.

9. Przy stosowaniu łańcuchów na koła bliźniacze, zwracać szczególną uwagę na równość ułożenia ich na obu kołach i symetryczny naciąg po obu stronach kół.

10. Unikać prowizorycznych łańcuchów przetykanych przez otwory obręczy i owijanych naokoło opony. Łańcuchy takie zluźniają się szybko niszcząc oponę i obręcz, dlatego mogą być stosowane tylko w wypadkach naprawdę koniecznych i uzasadnionych.

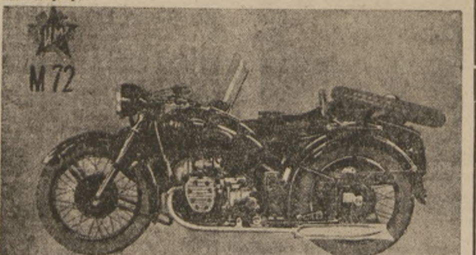
Moc potrzebna do rozruchu silnika jest zależna w dużym stopniu od temperatury.



TECHNIKA *Naszych przyjaciół*

MOTOCYKL M – 72

Produkcja sprzętu motorowego ZSRR obejmuje oprócz szerokiej skali wytwórczej samochodów i ciągników również motocykle. W poprzednich numerach „Za Kierownicą", w czasie trwania sezonu motocyklowego, zapoznaliśmy naszych Czytelników tak z osiągnięciami sportowców motorowych Związku Radzieckiego jak i z paroma typami wyczynowych motocykli odgrywających czołową rolę w rozgrywkach krajowych.



Podawaliśmy m. in. o zawodach dla motocykli z wózkami i wymieniając tam motocykle wojskowe M-72.

Zapoznamy obecnie czytelników właśnie z motocyklem M-72 przystosowanym do jazdy z przyczepką.

Silnik: dwucylindrowy, czterosuwowy o układzie przeciwbieżnym (bokser) ułożony poprzecznie w ramie. Rozrząd, dolny, zawory stojące w cylindrach. Średnica cylindra 78 mm, skok tłoka 78 mm, Pojemność 746 cm³. Moc 22 KM przy 4.800 obr/min. Stosunek sprężania 1:5,5. Obudowa mechanizmów silnika wykonana z odlewu lekkiego metalu. Wał korbowy dzielony na części, zaopatrzony w 2 przeciwwagi, spoczywa na dwóch mocnych łożyskach kulkowych. Wałek rozrządu znajdujący się bezpośrednio nad nim, napędzany pest kołem o skośnych zębach, służących równocześnie jako pośrednie koło napędu prądnicy, znajdującej się powyżej.

Każdy z tłoków posiada 3 pierścienie uszczelniające i 1 zbierający oraz sworzeń tłokowy pływający w główce korbowodu. Luzy zaworowe mieszane, na zimno wynosić muszą 0,1 mm.

Sprzęgło — jednotarczowe, suche, zaopatrzone w sześć dociskowych sprężyn, regulowane przestawialną śrubą skrzydełkową na lince bowdenowskiej.

Skrzynia biegów znajduje się w osobnym, z lekkiego metalu odlanym korpusie, przymocowanym czterema śrubami do silnika. Tworzy z nim w ten sposób zespół o ciągłych liniach. Z lewej strony posiada całkowicie obudowany automat nożnej zmiany biegów, a z prawej krótką dźwignię ręczną, t. zw. kasownik. Skrzynia ma cztery biegi, włączane przesuwkami, podczas gdy koła zębate znajdują się w stałym zazębieniu.

Napęd koła tylnego odbywa się przy pomocy wałka przegubowego, trybu atakującego i trybu talerzowego, zamkniętych w obudowie z lekkiego metalu. Pierwszy przegub jest krzyżakiem umocowanym w gumie, celem umożliwienia zmiany długości wałka przy resorowaniu koła tylnego.

Wydech odbywa się przy pomocy dwóch rur i tłumików, prowadzonych dołem po obu stronach.

Olejenie trybikową pompką olejową wewnątrz silnika, napędzaną przez ślimacznicę od wałka rozrządczego. Kontrola poziomu oleju, z lewej strony silnika umożliwiona specjalną miarką. Pojemność miski olejowej silnika 2 litry, zużycie oleju — 0,2 l/100 km.

Gaźniki — dwa oddzielone dla każdego cylindra, połączone rurkami ssącymi ze wspólnym filtrem powietrza wbudowanym w korpus skrzyni biegów. Osadnik wody i zanieczyszczeń umieszczony w kranie benzynowym pod zbiornikiem.

Instalacja zapłonowa: składa się z cewki rozdzielacza z przerywaczem, umieszczonych pod przednią pokrywą silnika. Przyspieszenie 6 mm przez G. M. P. Przerwa 0,4 — 0,5 mm. Opóźnianie zapłonu ręczne, dźwignią na lewej stronie kierownicy.

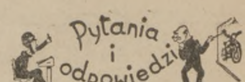
Instalacja elektryczna 6 voltowa, za akumulatorem 6 V 7 AH. Lampa przednia ze zmianą świateł oraz stacyjką i szybkościomierzem. Lampki tylne nad numerem rejestracyjnym i na błotniku przyczepki.

Rama rurowa, kołyskowa, spawana elektrycznie, zaopatrzona w uchwyty wózkowe, stojak centralny i przestawialne podnóżki.

Resorowanie przodu na teleskopie sprężynowym z hydraulicznym tłumikiem. Tył resorowany na sprężynach śrubowych w osłonach stalowych.

Kierownica przestawialna, wyposażona w pokrętną rączkę gazu, hamulca przedniego, sprzęgła, opóźniania zapłonu, przycisk do sygnału elektrycznego i przełącznik do zmiany światła.

Hamulce przednie i tylne o tych samych wymiarach i szczękach wewnętrznych. Regulacja ręczna przy pomocy śrub skrzydełkowych.



Konserwacja emalii samochodu „Pobieda"

Z przyjemnością patrzymy i podziwiamy piękną barwę i subtelnie lśniący połysk nowych samochodów „Pobieda".

Nie każdy kierowca wie, że samochód „Pobieda" nie jest lakierowany lecz pokryty specjalną, wysokogatunkową nitrocelulozową emalią.

Konserwacja tej emalii polega na umiejętnym myciu samochodu oraz na przecieraniu malowanych powierzchni specjalnym płynem do polerowania i użyciu specjalnych past.

Nadwozie samochodu „Pobieda" należy myć w cieniu, ponieważ wysychając na słońcu, krople wody pozostawiają plamy na polerowanych powierzchniach. W czasie mrozów nadwozia myć nie należy, a jeśli było umyte nie wyjeżdżać z mokrym nadwoziem, ponieważ woda zamarzając powoduje pękanie emalii.

Samochód należy myć natychmiast po powrocie do garażu, dopóki błoto nie zdążyło wyschnąć. Wyschnięte błoto trzeba usuwać bardzo ostrożnie przez kilkakrotne zwilżanie go słabym strumieniem wody.

Po zmyciu błota, na powierzchni samochodu pozostaje jeszcze cienka błona „szlamu", który należy także starannie usunąć, w przeciwnym bowiem razie, po wyschnięciu pozostaną szare smugi. Błonę tę usuwa się przy pomocy gąbki, miękkiej szczotki z włosia, lub skórki zamszowej, przy ciągłym i obfitym zlewaniu wodą. Zmywać należy raz przy razie przesuwając gąbką jednostronnym ruchem od góry na dół.

Po umyciu, gąbkę (skórkę) należy dobrze wyżąć i szybko wytrzeć nią do sucha całe nadwozie, by nie dopuścić do wysychania pojedyńczych kropel wody, które zostawią po sobie plamy. Na ostatku malowane powierzchnie wyciera się czystą i suchą flanelą.

Z malowanych powierzchni „Pobiedy" nie należy wycierać kurzu na sucho. gdyż emalia szybko straci połysk na skutek drobnych zadraśnięć spowodowanych ostrymi cząsteczkami kurzu.

Używanie do mycia nadwozia sody, nafty, benzyny, olejów mineralnych, a także posługiwanie się przy wycieraniu szmatami — jest niedopuszczalne.

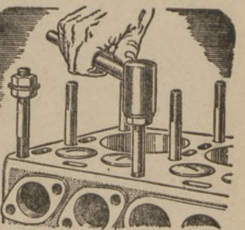
Po pewnym czasie na malowanej powierzchni samochodu tworzy się warstwa osadu nie dająca się zmyć zwykłą wodą. Dla usunięcia jej należy od czasu do czasu umyć nadwozie rozczynem z mydła. Rozczyn ten powinien być następnie starannie zmyty wodą, a cała powierzchnia wytarta do sucha skórką zamszową i flanelą.

Czy nie pomyślałeś o tym?

Wielu początkujących mechaników samochodowych, ma przeróżne „kłopoty" z nieustępliwymi śrubami, nakrętkami, klinami itp. Starsi i bardziej doświadczeni koledzy powinni im służyć radą i objaśnieniem wskazującym sposób na odpowiednie pokonanie tych lub innych trudności.

Tym razem my poradzimy w jednej dość prostej na pozór sprawie. Często się zdarza, że trzeba z tych czy innych względów wykręcić gwintowaną szpilkę. Wszyscy wiemy dobrze, że wystarczy wkręcić na nią dwie nakrętki, zacisnąć je mocno przeciwnymi ruchami, a później wykręcić. Proste Ale czasem nie ma pod ręką tych dwóch potrzebnych kluczy płaskich.

Czy aby właściwie muszą być dwa płaskie klucze? A może jeden rurkowy lub nasadowy i jeden płaski wystarczą? Odpowiecie, że nie, bo bardzo trudno jest utrzymać w kluczu rurkowym górną nakrętkę samą krawędzią, tak aby nie zawadzić o drugą. Włóżcie więc między nakrętki zwykłą podkładkę, a będziecie mogli zastosować przy wkręcaniu lub wykręcaniu klucz nasadowy albo rurkowy, tak jak to pokazuje rysunek.



Stefan L. Strzałkowski

SPORT

PODSTAWOWE ZADANIA RAIDÓW MOTOCYKLOWYCH

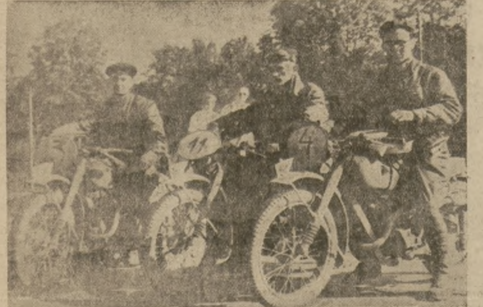
Wielkie przemiany, jakie pod kierownictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Ludowego Rządu dokonały się w Polsce we wszystkich dziedzinach społecznych, kulturalnych i gospodarczych, nie pominęły zagadnień kultury fizycznej i sportu. Kraj nasz, zacofany za czasów panowania sanacji na wsi i pod wieloma względami w mieście, a następnie wyniszczony krwawą gospodarką hitlerowskiego okupanta nie stwarzał pomyślnych warunków dla rozwoju kultury fizycznej. Nie było więc w Polsce do roku 1944 — 1945 możliwości rozwoju prawdziwego sportu i taki sport nie istniał.

Dziś Polska zmierza szybkimi krokami do dobrobytu. Dzięki wysiłkowi Polskiej Klasy Robotniczej zakończony został przedterminowo Plan 3-letni. Teraz, realizując Plan 6-letni, kładziemy mocne fundamenty wspaniałej przyszłości — fundamenty socjalizmu. W trosce o zdrowie i siły szerokich rzesz ludzi pracy postawione zostało zagadnienie sportu i kultury fizycznej, jako jedno z czołowych zagadnień państwowych.

Uchwały Biura Politycznego KC PZPR w sprawie kultury fizycznej i sportu, utworzenie Głównego Komitetu Kultury Fizycznej, organizacja Zrzeszeń i pionów sportowych, rozkaz Ministra Obrony Narodowej o utworzeniu Centralnego Wojskowego Klubu Sportowego, uchwalenie odznaki „SPO" — oto najważniejsze etapy i wytyczne rozwoju naszego ludowego sportu.

Stąd setki tysięcy sportowców, biorących udział w masowych imprezach, stąd dziesiątki tysięcy uprawiających poszczególne dyscypliny sportu i wspaniały rozwój Zrzeszeń Sportowych. Odznaka „SPO" — „Sprawny do pracy i obrony" stała się zaszczytnym wyróżnieniem dla wszystkich, którzy przez przodownictwo w sporcie pragną osiągnąć przodownictwo w pracy i obronie.

W rozwoju ludowego sportu aktywny udział wziąść muszą również sporty motorowe — samochodowy i motocyklowy.



RAIDY — PRÓBĄ SPRZĘTU

Rok temu trzy prototypy naszych motocykli SHL-125 startowały w Raidzie Tatrzańskim (na zdjęciu od lewej) St. Brun, M. Markiewicz i J. Jankowski). Dziś wypróbowane i ulepszone motocykle SHL weszły już do seryjnej produkcji.

Specyfika sportu motorowego zmusza do postawienia go przed wieloma innymi dyscyplinami, a na czynnych sportowców — kierowców samochodowych i motocyklowych nakłada dodatkowo poważne zadania.

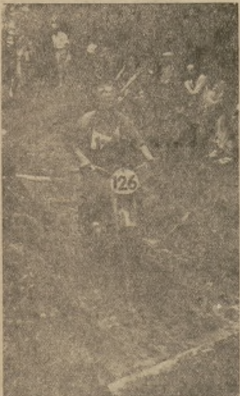
Do najważniejszych z nich zaliczyć trzeba:

— opanowanie kierowania pojazdem mechanicznym w warunkach polowych wojska,

— wypróbowanie pojazdu dla potrzeb wojska i transportu,

— propagowanie motoryzacji i myśli technicznej.

Skutecznym środkiem w wykonaniu tych zadań będą imprezy sportowe, a zwłaszcza wszelkie imprezy w kategorii raidowej, jak: biegi terenowe, raidy, moto-crossy, raidy obserwowane itp. Wszystkie one mogą być rozgrywane zespołowo tj. w patrolach, czym jeszcze bardziej podnosi się współodpowiedzialność zawodnika za dobry wynik w jeździe. Już niejednokrotnie pisaliśmy jak bardzo rozpowszechnione są w Związku Radzieckim tego rodzaju imprezy. Stanowią one 80—90% wszystkich imprez organizowanych w ZSRR. Ten słuszny nacisk na jak najczęstsze urządzanie imprez terenowych wypływa bowiem bezpośrednio z potrzeby posiadania zarówno wzorowych kierowców w armii, jak i wypróbowanych pojazdów własnej produkcji.



PRÓBA ZAWODNIKA

Na trudnym odcinku obserwowanym pokonuje zawodnik teren bez podparcia się nogą. Kpr. M. Pauhard dowiódł swych wysokich kwalifikacji jeździeckich.

Na przykładzie minionej Wielkiej Wojny Narodowej Związku Radzieckiego widzimy, że sport motorowy ZSRR spełnił wzorowo swe zadania. Dostarczył on Armii Radzieckiej najlepszych w świecie kierowców i motocyklistów, którzy przebyli tysiące kilometrów wśród bezdroży frontu i zaplecza, którzy pokonali góry Kaukazu, błota Polesia, upały Krymu i mrozy Syberii. Nie zawiódł również radziecki sprzęt motoryzacyjny. Samochody, motocykle, wozy pancerne i specjalne pojazdy mechaniczne udowodniły swą wyższość nad techniką hitlerowskich Niemiec. W ogniu największych w dziejach świata bitew, w marszach i potężnych koncentracjach wojsk udowodniona została wyższość techniki motoryzacyjnej Kraju Socjalizmu. Niemałą zasługę ponosi w tym sport motorowy Związku Radzieckiego. Dziś sport ten staje się słusznie naszym nauczycielem i wychowawcą.

Od naszych organizatorów i sportowców wymaga się więc specjalnego zwrócenia uwagi na kategorię raidową. Różnorodność imprez terenowych umożliwia zestawienie w tej kategorii urozmaiconego programu imprez na cały rok. Zaprawa uzyskana przez częste starty w tych różnorodnych imprezach pozwala stworzyć z czołowych zawodników kadrę instruktorską do dalszej pracy w terenie. Stałe wciąganie młodzieży do popularnych imprez terenowych zasilać będzie ustawicznie szeregi czynnych sportowców motorowych. Dlatego w ciągu sezonu przechodzić musi zawodnik - kierowca i motocyklista od lekkich imprez szosowo-terenowych, stopniowo przez imprezy w trudnym terenie do imprez w uciążliwych warunkach klimatycznych jesieni i zimy. W ten sposób zapoznaje się on nie tylko z maszyną, na której startuje, ale oswaja z różnorodnymi warunkami terenowymi, z jazdą nocną, z jazdą w czasie deszczu, po śniegu itd.

Jeżeli jednocześnie regulamin został tak umiejętnie opracowany, że nakazuje kierowcy wykonanie szeregu prób o charakterze wojskowym (strzelanie, jazda w/g mapy, jazda w masce p-gazowej, wyszukiwanie ukrytego celu itp.), to korzyść z tego rodzaju imprez jest podwójna. Wiele z tych prób łatwiej wykonać jest zespołowo. Toteż jazda patrolowa (najczęściej trójkami) powinna przeważać nad startami indywidualnymi.

W naszym tegorocznym kalendarzyku sportowym nie było niestety zbyt wielu imprez tego rodzaju. Na trzy ogólnopolskie raidy patrolowe odbyły się tylko dwa, ale i te nie zostały opracowane przy udziale czynników wojskowych i zamieniły się w raidy jakich wiele. Duże pole do działania będzie tu miał bezsprzecznie CWKS, bez którego współpracy nie powinien się odbyć żaden raid typowo-wojskowy. Nie wątpimy, że CWKS odrobi wszelkie zaległości ostatnich lat w tej dziedzinie.

Również na płaszczyźnie CWKS-u odbywać się będzie wymiana doświadczeń między najlepszymi zawodnikami kraju, a czołowymi motocyklistami wojska. Umożliwią ją nie tylko raidy o charakterze wojskowym, ale wszelkie ogólnokrajowe imprezy, na których, dzięki opiece CWKS startować będą licznie motocykliści z jednostek służby samochodowej. Jednocześnie start zawodników wojskowych w ciągu całego roku na typowych pojazdach mechanicznych pozwoli na dokładne poznanie ich zalet i ewentualne wykrycie braków. Da możność korygowania naszej własnej produkcji motoryzacyjnej, jak również ustali właściwy dobór w imporcie sprzętu motorowego.

Spełniając te dwa zadania: zdobywanie szczytowej formy kierowcy i ocenę własnego sprzętu, nie wolno nam zapominać o trzecim: o krzewieniu kultury i myśli technicznej.

Szybki rozwój gospodarczy kraju nakłada na nas obowiązek wciągania w dziedzinę motoryzacji i techniki coraz liczniejsze rzesze oddanych pracowników, a przede wszystkim młodzieży. Wiemy, że jak wielka jest liczba entuzjastów sportu motorowego, ile tysięcy osób ogląda z zainteresowaniem ciekawe imprezy motorowe. Chodzi o to, aby tych entuzjastów związać ściślej z zagadnieniami motoryzacji. Przez umiejętną popularyzację osiągnięć w sporcie pozyskać nowe kadry kierowców i mechaników, wzmocnić naszą armię motorzystów. Taką bezpośrednią formą popularyzacji są właśnie imprezy motorowe. Sprawnie zorganizowane, umożliwiające start nowym zawodnikom — młodzieży robotniczej i chłopskiej.

Imprezy te można by częściej organizować przez ścisły kontakt z terenem, przez troskliwą opiekę nad wszelkimi imprezami, odbywającymi się w najmniejszych nawet klubach motorowych. Pożądane również byłoby omawianie po zakończeniu imprezy jej stron dodatnich i ujemnych. Pozwoli to na szybszą poprawę i właściwe realizowanie najważniejszych celów postawionych przed sportem motorowym.



Kamieniste wjazdy pokonać można tylko przy najwyższym opanowaniu maszyny. Tego uczą wszystkie raidy tatrzańskie. Przodownik pracy w fabryce SHL-a M. Markiewicz wzorowo przejeżdża strome wzniesienia.

Tak więc w ramach imprez motorowych realizować można zasadnicze cele sportu motorowego. Są oczywiście i inne środki, jak organizowanie szkolenia motorowego, ośrodków motorowych, obozów i kursów wyszkoleniowych. Naszym zdaniem jednak nie można tworzyć zbyt wielkich planów, skoro u podstaw działalności sportowej — przy organizowaniu imprez są jeszcze pewne braki. Postawmy więc w skali ogólnopolskiej wzorowe przeprowadzanie imprez w kategorii raidowej, a spełnimy dobrze najważniejsze zadania motorowego sportu.



NA TRASIE

Różnorodność terenu Raidu pozwala wypróbować dokładnie każdą maszynę. Kpr. Frąckowiak (Nr. 130) i kpt. Skiba (Nr. 128) dobrze czują się na trasie na doskonałych czeskich Jawach-250.

„Za Kierownicą", Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-08 Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 19100. Druk. Z.G.P.W. Nr Zam. 2129 B-132689